



ALIS | Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile
www.alis.it | alis@casellapec.com | Via Rasella 157, 00187 Roma

Spett.le Autorità di Regolazione dei Trasporti

Alla c.a. del Responsabile del procedimento, Dott. Vincenzo Accardo

PEC: autofinanziamento@pec.autorita-trasporti.it

Oggetto: Documento di consultazione concernente la determinazione del contributo per il funzionamento dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti per l'anno 2021 - Contributo dell'Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile (ALIS).

ALIS – Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile – desidera innanzitutto esprimere apprezzamento per l'iniziativa di consultazione pubblica avviata dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (“**Autorità**”) in un'ottica di trasparenza.

Con il presente documento, ALIS intende fornire all'Autorità il proprio contributo nell'interesse delle imprese associate, con riferimento ad alcuni temi generali di particolare importanza per il comparto nell'attuale e critico contesto, e ad alcuni specifici quesiti sottoposti dall'Autorità.

1. ALIS

ALIS è un'associazione trasversale che mette a sistema tutti gli operatori del comparto logistico e dei trasporti, promuovendo fin dalla costituzione lo sviluppo dell'intermodalità e della mobilità sostenibile a livello nazionale e comunitario.

A quattro anni dalla sua costituzione, ALIS oggi conta più di 1.530 aziende associate, per un totale di oltre 185.000 unità di forza lavoro, un parco veicolare di oltre 133.000 mezzi, più di 140.500 collegamenti marittimi annuali, 125 linee di Autostrade del Mare, oltre 200.000 collegamenti ferroviari annuali e 160 linee ferroviarie.

E

AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI

Protocollo N.0019083/2020 del 01/12/2020

2. Quesiti

Quesito n. 1: Si chiedono osservazioni motivate in ordine all'elenco delle attività elencate dall'Autorità al fine di individuare i soggetti tenuti al versamento contributivo.

Il documento sottoposto a consultazione conferma purtroppo l'intenzione dell'Autorità di assoggettare al versamento del contributo attività che, allo stato, dovrebbero essere escluse alla luce della ben nota sentenza n. 69/2017 della Corte Costituzionale e delle successive pronunce dei Giudici amministrativi.

Si rammenta che con la citata sentenza, la Corte Costituzionale ha ravvisato la legittimità dell'art. 37, c. 6, lett. b) del D.L. n. 201/2011 nei limiti in cui *“la platea degli obbligati non è individuata ... dal mero riferimento a un'ampia, quanto indefinita, nozione di “mercato dei trasporti” (e dei “servizi accessori”); al contrario, deve ritenersi che includa solo coloro che svolgono attività nei confronti delle quali l'ART ha concretamente esercitato le proprie funzioni regolatorie istituzionali, come del resto ha ritenuto anche il Consiglio di Stato in fase cautelare ...”*.

La modifica apportata all'art. 37, comma 6, lett. b) per effetto del D.L. n. 109/2018 (come convertito in legge, con modificazioni) ha inteso dare piena ottemperanza alle precisazioni fornite dalla Corte Costituzionale. Tenendo a mente la pronuncia della Corte, deve continuare a ritenersi, anche – ed a maggior ragione – a seguito della novella normativa, che *“la platea degli obbligati deve intendersi accomunata dall'essere in concreto assoggettati all'attività regolativa dell'ART”*.

Come rilevato in occasione della precedente consultazione, ne consegue che l'elencazione delle 'fonti normative' nazionali e comunitarie inserita nella delibera n. 180/2020 e nel documento di consultazione non risolve la questione dell'individuazione dell'ambito di applicazione del contributo, dovendo l'analisi spostarsi sul piano delle delibere e degli atti **concretamente** adottati dall'Autorità.

Ebbene, in applicazione di questi principi, il TAR Piemonte con numerose sentenze ha accertato l'**illegittimità della contribuzione** richiesta alle imprese che effettuano servizi di **trasporto merci su strada** e di **trasporto via mare** e per vie navigabili interne, tanto di merci che di persone (in particolare se svolti in regime di libero mercato senza obblighi di servizio pubblico).

L'inclusione dei suddetti servizi nel novero di quelli soggetti a contribuzione, denota l'intenzione dell'Autorità di non prestare acquiescenza alle pronunce dei Giudici amministrativi. A prescindere dalla 'sospensione cautelativa' degli obblighi dichiarativi e

contributivi che l'ART intenderebbe disporre fino alla definizione dei giudizi pendenti dinanzi al Consiglio di Stato, un simile approccio suscita perplessità in quanto proveniente da un'Autorità indipendente.

Al contempo, si rammenta che sono pendenti dinanzi al Consiglio di Stato alcuni giudizi di appello concernenti la legittimità dell'assoggettamento a contribuzione dei terminalisti portuali.

Si confida pertanto che l'Autorità vorrà tenere nella massima considerazione le pronunce dei Giudici amministrativi.

Ferma restando l'illegittimità della contribuzione, si ribadiscono inoltre le riserve già illustrate nella precedente consultazione in merito al criterio diretto ad individuare le imprese che *“erogano servizi di trasporto merci su strada connessi con autostrade, porti, scali ferroviari merci, aeroporti, interporti”* assoggettate al versamento del contributo.

In particolare, l'Autorità intenderebbe continuare ad individuare tale categoria di contribuenti sulla base della disponibilità anche solo di un veicolo, dotato di capacità di carico, con massa complessiva oltre i 26.000 chilogrammi ovvero anche solo di un trattore con peso rimorchiabile oltre i 26.000 chilogrammi. Il riferimento in tal guisa operato alla disponibilità di *“almeno un veicolo”* produce il risultato di svuotare del necessario contenuto discriminate la previsione regolamentare, che così formulata, produce l'effetto opposto rispetto all'esigenza di circoscrivere in modo efficace e funzionale l'ambito soggettivo del prelievo.

La proposta dell'Autorità non contempla infatti indici specifici di rilevanza dell'attività che potrebbero consistere, ad esempio, in coefficienti aggregati che tengano nella dovuta considerazione in un dato periodo: il numero di veicoli impiegati (essendo del tutto inadeguato il riferimento a un solo veicolo), il numero dei collegamenti effettuati, il numero di chilometri effettuati, il numero di accessi alle infrastrutture regolate. In conclusione, il criterio in esame desta perplessità per effetto della assoluta indeterminatezza giuridica, ingiustizia ed irragionevolezza che deriverebbe dalla sua applicazione.

Quesito n. 2: Si chiedono osservazioni motivate in ordine ai criteri sopra indicati per l'individuazione del fatturato rilevante.

In considerazione della eccezionale situazione di emergenza sanitaria derivante dal Covid-19, come ben noto ancora in corso, e delle drammatiche ripercussioni in termini di crollo dei volumi (e dei ricavi) delle attività delle imprese del comparto dei trasporti e

della logistica, si ritiene **doveroso ed opportuno che l'ART disponga l'esonero totale dal pagamento del contributo annuale 2021 per tutte le imprese del comparto**, se necessario sollecitando a tal fine un intervento normativo ad hoc da parte del Governo.

Si rammenta che analoghe iniziative sono state promosse ed assunte da altre Autorità: si pensi all'esonero dei contributi da versare in sede di gara, disposto dal Governo in accoglimento della richiesta d'intervento dell'ANAC. L'esigenza di un simile intervento a sostegno delle imprese appare a maggior ragione necessario, trattandosi nel caso di specie della contribuzione richiesta alle imprese di uno dei settori maggiormente colpiti dagli effetti della pandemia.

Si tratta inoltre di un'iniziativa certamente 'sostenibile' per la stessa Autorità, anche in considerazione del significativo avanzo di amministrazione (oltre 10,2 milioni di euro).

Quesito n. 3: Si chiedono osservazioni motivate in ordine alla previsione di una soglia al di sotto della quale il contributo non è dovuto all'Autorità.

Nel documento di consultazione, l'Autorità informa di voler confermare la soglia di esenzione dal versamento del contributo individuata nel 2020 (€ 1.800,00).

Si rammenta che l'Autorità aveva previsto per gli anni 2015 e 2016 l'esenzione per importi contributivi pari o inferiori ad € 6.000,00; tale valore è stato poi sensibilmente ridotto nel 2017 (€ 3.000,00) e appunto nel 2020 (€ 1.800,00).

A tale riguardo, ALIS ribadisce che la soglia da ultimo individuata, a seguito dei progressivi abbattimenti già applicati, conduce inevitabilmente ad individuare un importo di esenzione puramente simbolico, con il risultato di vanificare nella sostanza la "previsione di soglie di esenzione" disposta dall'art. 37, c. 6.

*

Nell'esprimere nuovamente apprezzamento per la presente consultazione, ALIS resta a disposizione dell'Autorità per ogni ulteriore chiarimento.

Roma, 30 novembre 2020